

УДК 340.12

Футулуйчук Дмитро Дмитрович,
кандидат історичних наук,
доцент кафедри теорії та історії
держави і права
Івано-Франківського університету права
імені Короля Данила Галицького



ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ УЧАСТІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ЖАНДАРМЕРІЇ У ВІЙСЬКОВО-ОРГАНІЗАЦІЙНОМУ І ТРАНСПОРТНО-ТЕХНІЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ВОЄННИХ ОПЕРАЦІЙ ЗУНР У 1918 – 1920 РР.

У статті досліджено участь залізничної жандармерії у сфері військово-організаційного та транспортно-технічного забезпечення військових операцій ЗУНР у 1918 – 1920 рр. За результатами дослідження автор встановив і узагальнив позитивні риси та недоліки роботи залізничної жандармерії ЗУНР у цій сфері.

Ключові слова: ЗУНР, військові операції ЗУНР, залізнична жандармерія ЗУНР, система управління залізничною жандармерією ЗУНР, функції залізничної жандармерії ЗУНР.

Постановка проблеми. В українській та зарубіжній історико-правовій науці значну увагу приділено проблемам державного будівництва та розвитку правової системи ЗУНР у цілому та питанням військового будівництва в ЗУНР зокрема.

Разом з тим, окремого наукового дослідження потребує питання про організаційно-правові засади участі залізничної жандармерії у забезпеченні воєнних операцій ЗУНР.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Варто зауважити, що питання участі залізничної жандармерії у забезпеченні воєнних операцій ЗУНР вже виступало прямо чи опосередковано предметом дослідження таких науковців, як В. Бемко, Ю. Буцманюк, П. Е. Гранкін, М. Гуцуляк, М. Литвин та ін.

Проте варто акцентувати увагу на недослідженості такого аспекту цієї проблеми, як функції залізничної жандармерії у сфері військово-організаційного та транспортно-технічного забезпечення військових операцій, здійснюваних ЗУНР.

Постановка завдання. Метою цієї наукової статті є дослідження організаційно-правових засад діяльності залізничної жандармерії у сфері військово-організаційного та транспортно-технічного забезпечення військових операцій, здійснюваних ЗУНР у 1918 – 1920 рр.

Виклад основного матеріалу дослідження. На рубежі XIX–XX ст. і під час Першої світової війни на території Східної Галичини та Буковини було створено густу мережу залізниць. В умовах нерозвиненого автомобільного транспорту саме залізничні шляхи забезпечували організоване і швидке переміщення військ і часто вирішували долю операції. Про це свідчив досвід українсько-польської війни 1918–1919 рр. Скориставшись сприятливими обставинами, на початку збройного конфлікту поляки захопили стратегічно



важливу залізницю Перемишль – Львів, міст через Сян, що дало змогу їм протягом усієї воєнної кампанії забезпечувати військово-технічне підкріплення й утримувати галицьку столицю. Галицька армія докладала чимало зусиль, щоб блокувати цей шлях та визволити Львів. Але поляки добре усвідомлювали, що, втративши залізницю, а отже, і Львів, вони можуть програти війну, тому боронили її усіма силами і засобами, як це було під час Вовчухівської наступальної операції Галицької армії в лютому 1919 р. [9, с. 327-339].

Наведемо ще один повчальний приклад. Саме через те, що командування полку Українських січових стрільців не змогло вчасно (31 жовтня – 1 листопада) перекинути залізницею 1500 вояків із Чернівців до Львова, 22 листопада 1918 р. українське військо втратило столицю ЗУНР [6, с. 18-19].

До речі, перша відкрита на українських землях (листопад 1861 р.) залізниця Відень – Краків – Перемишль – Львів дала поштовх для активного будівництва залізничних шляхів у Галичині. У наступне десятиліття вони з'єднали Львів із Чернівцями через Ходорів – Станиславів, Броди (до російського кордону) з Тернополем, Підволочиськом, Одесою. До кінця XIX ст. було прокладено залізничні шляхи Львів – Стрий, Стрий – Станиславів, Стрий – Хирів, Станиславів – Гусятин, Стрий – Лавочне і далі до Відня. На початку XX ст. введено в експлуатацію колії Львів – Самбір – Сянки – Ужгород, Львів – Підгайці, Львів – Стоянів, Дрогобич – Трускавець, Сокаль – Володимир-Волинський та ін. Усього на території Галичини за півстоліття було прокладено й задіяно 40 залізничних шляхів (за півстоліття радянської влади всього чотири) [5, с. 14].

Після переможного Листопадового повстання 1918 р. і утворення ЗУНР українська влада вже мала розгалужену мережу залізниць (близько 1500 км), близько 2 тис. пасажирських та 11 тис. вантажних вагонів, понад 200 паротягів. Але ситуація на залізниці була надзвичайно складною. Внаслідок бойових дій чимало ділянок було пошкоджено, зруйновано станції, вокзали, мости, частину рухомого складу. Новій адміністрації Державного Секретаріату шляхів, на чолі якого став досвідчений інженер-залізничник Іван Мирон, у перші ж дні своєї діяльності довелося долати чимало труднощів [5, с. 19].

Із втратою Львова військо ЗУНР позбулося потужного залізничного вузла з парком рухомого складу, центральними майстернями, великою товарною станцією зі складами. Залізничний центр перенесено до Станиславова, і розбудова розпочалася з нуля. Бракувало фахових українців-залізничників, адже за Австро-Угорщини «на колії» працювали тільки поляки. Із початком українсько-польської війни багато з них залишило службу, а частину після саботажу довелося звільнити. Бракувало вугілля, запас якого залишився в окупованих Львові й Перемишлі. Доводилося використовувати дрова, що різко знижувало швидкість пересування поїздів. На початку існування ЗУНР на залізничних шляхах панував хаос: численні ешелони з австро-угорськими та німецькими вояками рушили з фронтів на захід через Галичину. Ситуацію ускладнювали також галицькі військовики, які самочинно захоплювали станції, ешелони з державним майном. «Насправді як гідну подиву, – згадував Ю. Буцманюк, – треба відмітити взірцеву посвяту і відданість праці того вищого й нижчого українського залізничного персоналу, що майже без перерви й відпочинку, часто в холоді й голоді, повнив свою важку і відповідальну службу з одною тільки думкою протидіяти, у своєму засягові, початковому хаосові та цим причинитися до успіху загальнонаціональної справи» [2, с. 297-298].

Уряд, військове міністерство і Начальна команда Галицької армії усвідомлювали, що в цій ситуації залізничний транспорт держави слід підпорядковувати військовому відомству, запровадити відповідну структуру, задіяти фахівців, здатних у стислий термін



налагодити чітку роботу залізниці, збудувати власні бронепотяги. Створити керівний орган, який пізніше отримав назву Залізнична військова управа при Державному Секретаріаті військових справ, було доручено досвідченому військовику, сотникові Юліану Буцманюку, за плечима якого були гімназія, Краківська академія мистецтв, чотири фронтових роки у складі легіону Українських січових стрільців [7, с. 199].

Ю. Буцманюк прибув до тимчасової столиці – Тернополя – на початку грудня 1918 р. і отримав це завдання особисто від міністра – полковника Дмитра Вітовського, свого давнього фронтового товариша. 10 грудня Д. Вітовський видав Наказ № 68/1918 Окружним військовим командам ЗУНР: «Окружні військові команди відкомандують сейчас після одержання сього приказу: всіх без виїмки старшин, підфіцерів і мужву, які служили в залізничних відділах або були зайняті як команданти чи провідники партій і т.п. при залізничних робітничих відділах полонених; всіх, які служили при залізниці як слюсарі, ковалі, теслярі, мулярі, робітники при телеграфічних і телефонічних проводах... до збірної станції в Станиславові. Назвище, службовий характер і спеціальність тих, що їх мається відсилати, подати сейчас як телефонат до Секретаріату Військових Справ. За спішне виконання наказу роблю Окружних Командантів особисто відвічальними» [3, с. 8].

У стислий термін Ю. Буцманюкові вдалося залучити до реорганізації транспортного господарства фахівців: старшин І. Бабія, В. Лисого, М. Ольшанського, В. Богдановича, В. Гадзінського, К. Мазуренка та інших, які очолили станційні команди, організували контроль за проходженням ешелонів. Особливо енергійно працювали команданти залізничних станцій Тернополя – В. Лисий – та Ходорова – І. Бабій. На ці команди покладалося важливе й небезпечне завдання – роззброювати військовиків, які ешелонами поверталися із фронту до Польщі, Чехословаччини, Австрії, оскільки саме відібрана зброя була головним джерелом поповнення Галицької армії. Інколи доходило до бойових сутичок. Зокрема, Володимир Бемко згадував, як 24 листопада команда станції Потутори на чолі з хорунжим УСС Іваном Карасем так відібрала в поляків зброю і награване в Україні майно. Крім цього, ста двадцяти вояків узяли в полон, інтернували та відправили на заготівлю лісу [1, с. 159]. Зазначмо, що в наказі від 27 грудня 1918 р. міністр Д. Вітовський вимагав уникати збройних конфліктів із такими військовими ешелонами. Він наголошував: «Транспорти..., які переїжджають через територію Західно-Української Народної Республіки, не підлягають ніяким ревізіям. Не вільно від них нічого відбирати, крім озброєння, муніції і воєнних матеріалів... Не вільно тих транспортів задержувати по станціях, але належить улекшувати їх можливим способом скорий переїзд» [4, с. 2].

Наприкінці січня 1919 р. сотник Юліан Буцманюк представив у міністерство опрацьований документ – нормативний акт про організацію Залізнодорожної військової управи та її структурних підрозділів, який визначав правові засади, що регламентували діяльність управи, функціональні обов'язки керівного складу, встановлювали чітку схему підпорядкування і контролю залізничних шляхів і транспорту. 2 лютого 1919 р. цей документ затвердив Д. Вітовський, а текст опубліковано у «Вістнику ДСВС». У Розпорядженні було відзначено: «Центральною військовою зверхністю шляхів і транспортів настановив Державний Секретаріат Військових Справ Залізнодорожну Військову Управу в скороченню ЗВУ з осідком при Державному Секретаріаті Військових Справ». Ще у грудні керівником призначено сотника Ю. Буцманюка, а місцем осідку визначено у м. Станиславові Будинок Дирекції залізниці. Від Управи вимагали організувати діяльність залізничного транспорту, охороняти шляхи і державне майно, встановити суворий контроль за ними. Командантові Управи Ю. Буцманюку надавали



право командира полку (полковника), і йому безпосередньо підпорядковувалися всі структурні підрозділи: адміністрація Контролю шляхів і транспорту (КОШТ), Команди двірців і залізнична охорона. Управа мала своїх представників при Начальній команді і дирекції залізниць, які збирали заявки від НКГА на військові перевезення, узгоджували їх із дирекцією залізниць.

Важливими інстанціями були п'ять Команд контролю шляхів і транспорту (КОШТ) у Тернополі, Ходоріві, Станиславові, Чорткові та Стрию. Кожній з них підпорядковувалися відповідні залізничні ділянки Команди двірців:

До КОШТу-1 (Тернопіль) відійшли залізничні шляхи: Тернопіль – Бірки Великі – Підволочиська, Бірки Великі – Грималів, Тернопіль – Збараж, Тернопіль – Березовиця – Острів – Терехівка, Тернопіль – Березовиця – Острів – Криве, Тернопіль – Красне – Броди – Львів (крім останньої).

До КОШТу-2 (Ходорів): Ходорів – Підвисоке – Потутори, Потутори – Підгайці, Потутори – Бережани – Львів виключно, Підвисоке – Більшівці, Ходорів – Вершани, Ходорів – Більшівці, Ходорів – Галич – Станиславів (крім останньої).

До КОШТу-3 (Станиславів): Ходорів – Галич – Станиславів виключно, Станиславів – Хриплин – Нижнів, Станиславів – Коломия – Снятин, Коломия – Городенка, Станиславів – Вороненка, Станиславів – Калуш – Долина – Мартин.

До КОШТу-4 (Чортків): Чортків – Бучач – Комарівка, Вигнанка – Копичинці – Деренівка, Чортків – Гусятин, Чортків – Іване Пусте, Чортків – Заліщики.

До КОШТу-5 (Стрий): Стрий – Миколаїв – Дроговиж, Стрий – Борислав – Трускавець, Самбір – Хирів, Самбір – Сянки, Самбір – Комарно, Самбір – Лавочне.

Згідно з регламентом КОШТ отримував повноваження курінного отамана і був зобов'язаний організувати і контролювати діяльність Команд двірців свого району, відділів Залізничної жандармерії у справі охорони військових транспортів та залізничних шляхів і об'єктів, висилати і приймати усі військові ешелони та повідомляти про них Управу й адресатів. Військові частини мали право замовити транспорт і отримати його для своїх потреб тільки через команданта КОШТу. Якщо транспортний маршрут пролягав через територію, підпорядковану іншому КОШТові, командант надсилав туди повідомлення. Командант КОШТу за згодою Управи укомплектував Команди двірців. Він також зобов'язувався співпрацювати з Окружними військовими командами і з командуванням військових частин, організувати надійну охорону залізничних шляхів, мостів, депо, майстерень та інших об'єктів, а також щотижня звітувати Управі.

Нормативний документ визначав статус Команд двірців, зокрема, було наголошено, що вони не цивільна адміністрація залізничних станцій. «Командант двірця є військовим представником на двірці». Разом з адміністрацією залізничних станцій він мав забезпечувати правопорядок і охорону об'єкта, контролювати своєчасне подання транспорту для потреб війська, завантаження і відправку, вести їхній детальний облік, подавати інформацію в КОШТ. Крім цього, Команда повинна була вести облік старшин і стрільців, які прибували, вибували або переїздили через станцію. Командантові підпорядковувалися станційні збірні пункти, стрілецькі їдальні, медичні установи; його накази і розпорядження мали виконувати всі військовики, навіть старші за рангом. Командант щодня інформував КОШТ про пересування транспорту, кожен із яких мав свій цифровий код.

Обсяг роботи особового складу Залізничної військової управи був надзвичайно великим. Юліан Буцманюк неодноразово скаржився у військове відомство на надмірну перевантаженість працівників, зокрема просив, щоб його служби не виконували



поліцейських функцій. Внаслідок цього 24 березня 1919 р. вийшло Розпорядження секретаріату військових справ щодо впровадження при Залізничній військовій управі Залізничної жандармерії.

До завдань нової силової структури входили: перевірка документів у тих військових і цивільних, які користувалися залізницею; виявлення й затримання осіб, підозрюваних у злочинах, у шпигунстві, провокаціях і диверсіях; забезпечення правопорядку в поїздах, охорона важливих кур'єрів майна. Службовці Залізничної жандармерії отримали ті права, що й Державна польова жандармерії. Важливо, що затримання й арешт працівників залізниці обов'язково слід було узгоджувати з керівництвом.

Новий законодавчо-правничий документ визначав структуру утвореної формації. Відділи Залізничної жандармерії утворювалися у Станиславові, Ходорові, Тернополі, Стрию, Чорткові, Коломиї, Красному, Бродах, Підволочиську, Гусятині, Лавочному, Ворохті, Бережанах. Усього під командуванням підстаршин було двадцять осіб. Адміністративно Залізнична жандармерія підпорядковувалася військовому відомству, у питаннях щодо служби й конкретної діяльності – Залізничній військовій управі, на місцях осідку – командантам станції. Отже, нова структура тісно співпрацювала з Командами двірців, КОШТами, Державною і Польовою жандармерією. Однострій і озброєння були такими ж, як у Державної жандармерії, але на лівому рукаві мундиру було нашито синю опояску з літерами «ЗЖ». Наказ ставав чинним із 8 квітня 1919 р. До цього часу було необхідно укомплектувати нову структуру на основі тих, що вже існували, – жандармських.

Крім зазначеного розпорядження, діяльність Залізничної жандармерії визначала низка наказів і розпоряджень військового відомства, Начальної команди, Залізничної управи, наприклад, про порядок виїзду військових і цивільних за кордон, визначення фронтової, прифронтової смуг та заплілля, порядок службових поїздок і відряджень, проїзду військовослужбовців на транспорті, пересування громадян на території ЗУНР, про перепустки й паспорти тощо.

У середині липня 1919 р. після відступу за Збруч Залізнична військова управа на чолі з новим керівником сотником Матвієм Яворським деякий час перебувала в Кам'янці-Подільському, а після визволення від більшовиків Жмеринки переїхала туди і продовжувала діяльність в інтересах Дієвої армії УНР у Жмеринці. Відзначмо, що командування Армії УНР схвалювало галицьку схему організації Залізничної управи і взагалі всіх її служб та негайно впровадило цю схему на залізницях визволених районів Правобережної України. Сотника М. Яворського затверджено начальником військових комунікацій. Саме галицькі старшини з Управи, з КОШТів, Команд двірців сприяли налагодженню чіткої діяльності залізничного транспорту. Особливо напружено працювали військовики-залізничники в період серпневої 1919 р. наступальної операції об'єднаних армій УНР і ЗУНР на Київ та Одесу. Довелося долати чимало труднощів унаслідок саботажу частини більшовицько налаштованих наддніпрянських залізничників, особливо в майстернях Жмеринки, де працювало майже чотири тисячі робітників. «Справжньою Божою карою, – згадував Юліан Буцманюк, – ставали всякі «начальнікі постачання», «палковнікі» зі спецдорученнями, отамани фіктивних загонів, команданти неіснуючих дивізій та інші достойники, які у настирливій формі жадали паровиків, «екстренних вагончиків»..., під загрозою револьверів забирали від обслуги паровик чи «вагончик».



Восени 1919 р. епідемія тифу охопила Галицьку армію, яка була змушена підписати договір із Добровольчою армією Денікіна й відступити з нею до Одеси. Ешелони перетворилися на шпиталі, а часом, особливо взимку, ставали могилами для галицьких вояків. Військові залізничники не припиняли своєї діяльності й після приєднання армії до червоних у лютому 1920 р. Коли у квітні – травні, після галицького заколоту на фронті, розпочалися масові арешти, частина апарату Залізничної управи на чолі з Ю. Буцманюком пробилася на захід і приєдналася до армії УНР. (Сотник деякий час мешкав у Жовкві на Львівщині, де залишив по собі пам'ять – розписи з військово-історичними сюжетами в Церкві Різдва Христового) [8, с. 57]. Іншу групу під керівництвом М. Яворського після інтернування у Києві вивезено в Казань, де приєднано до двох тисяч вояків Галицької армії, які працювали на залізниці. Згодом їх у складі сформованих галицьких червоноармійських батальйонів перекинули на польський фронт. До речі, М. Яворський вступив у члени РКП(б), його призначено політкомісаром. (Залишився в радянській Україні, став відомим істориком, 1932 р. був репресований і відбував покарання на Соловках. За критику політики компартії і діяльності Й.Сталіна розстріляний 3 листопада 1937 р.) [11, с. 263-264]. Ще одну частину військових залізничників тоді заарештували й вивезли до підмосковського концтабору ВЧК у Кожухові. В одному з московських архівів удалося знайти список військових залізничників із Тернополя, які зверталися до голови ВЧК Ф. Дзержинського із проханням звільнити їх і скерувати на польський фронт. Серед звільнених були С. Карась, В. Ткачук, Д. Поврознюк, І. Копак, П. Стахів та ін. [10, л. 19].

Діяльність Залізничної військової управи закінчилася у квітні 1920 р. Відзначмо, що вона мала виняткове значення в недовгій історії існування ЗУНР і дев'ятимісячній українсько-польській війні 1918–1919 рр. Особливо цінним є напрацьований досвід організації роботи залізниці в період бойових дій, а також обслуговування двірців і транспортів, перевезень військовослужбовців у мирний час. Загалом сучасна система перевезень у внутрішніх військах МВС і Збройних силах України має багато спільного зі схемою і з традиціями Західно-Української Народної Республіки і соборної УНР.

Висновки. Таким чином, залізнична жандармерія сприяла зміцненню правопорядку в країні, боролася за утвердження нової демократичної влади в особі коаліційного Держсекретаріату і Національної ради, закони яких вони намагалися виконувати. Складними і нелегкими були умови її боротьби на соціально-економічному і воєнному фронтах, адже Залізнична жандармерія реалізовувала політику свого уряду, часто-густо не маючи необхідних знань, технічних і транспортних засобів, практичного досвіду. Тому Держсекретаріат та керівники силових структур постійно шукали нових форм і методів роботи, нової організаційної структури, нової системи управління.

Не можна також не помітити прорахунків і помилок, яких припустилася ця військова структура у той час. Певна річ, можна було діяти більш скоординовано, з меншими людськими втратами. Та не варто забувати, що їх самовіддана правоохоронна діяльність проходила у невпинній боротьбі з внутрішніми (ліворадикальні сили, криміналітет) та зовнішніми супротивниками (польська, румунська, угорська, червоноармійська агресія).

Особливо цінним є досвід Залізничної військової управи і Залізничної жандармерії щодо організації залізничних перевезень в період бойових дій, а також обслуговування вокзалів, станцій і транспортів, перевезень військовослужбовців.

Список використаних джерел

1. Бемко В. Бережанщина в спогадах емігрантів / В. Бемко. – Тернопіль, 1993. – 392 с.
2. Буцманюк Ю. Залізнодорожна Військова Управа (ЗВУ) / Ю. Буцманюк // Українська Галицька Армія. Матеріали до історії. – Т. 1. – Вінніпег, 1958. – С. 299 – 300.
3. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ (ДСВС). – Тернопіль, 1918. – Ч. 2. – 14 грудня. – С. 8.
4. Вістник ДСВС. – Тернопіль, 1919. – Ч. 4. – 10 січня. – С. 2.
5. Гранкін П. Е. Львівська залізниця: історія і сучасність. 1861–1996 / П. Е. Гранкін, П. В. Лазечко, І. В. Сьомочкін, Г. І. Шрамко. – Львів: Центр Європи, 1996. – С. 14 - 20.
6. Гуцуляк Михайло. Перший листопад 1918 року на західноукраїнських землях України / М. Гуцуляк. – Київ: Либідь, 1993. – 403 с.
7. Енциклопедія українознавства. – Т. 1. – Львів, 1993. – С. 199.
8. Жовківщина. Історико-краєзнавчий нарис / Відп. ред. М. Литвин. – Жовква; Львів; Балтимор: Інститут українознавства НАНУ, 1995. – 346 с.
9. Литвин М. Українсько-польська війна 1918 – 1919 рр. / М. Литвин. – С. 327 – 339.
10. Российский центр хранения и изучения документов новейшей истории (РЦХИДНИ). – Ф. 17. – Оп. 61. – Д. 8. – Л. 19.
11. Рубльов О. С. Сталінщина й доля західноукраїнської інтелігенції. 20 – 50-ті роки ХХ ст. / О. С. Рубльов, Ю. А. Черченко. – К., 1994. – С. 263-264.

Футулуйчук Д.Д. Организационно-правовые принципы участия железнодорожной жандармерии в военно-организационном и транспортно-техническом обеспечении военных операций ЗУНР в 1918 - 1920 гг.

В статье исследовано участие железнодорожной жандармерии в сфере военно-организационного и транспортно-технического обеспечения военных операций ЗУНР в 1918 – 1920 гг. По результатам исследования автор установил и обобщил позитивные черты и недостатки работы железнодорожной жандармерии ЗУНР в этой сфере.

Ключевые слова: ЗУНР, военные операции ЗУНР, железнодорожная жандармерия ЗУНР, система управления железнодорожной жандармерией ЗУНР, функции железнодорожной жандармерии ЗУНР.

Futuluychuk D.D. Organizational and juridical principles of Participation of railway gendarmerie in the military-organizational and transport-technical providing of soldiery operations of WUPR in 1918 – 1920

In the article participation of railway gendarmerie has been investigated in the sphere of the military-organizational and transport-technical providing of soldiery operations of WUPR in 1918 – 1920. By the result of research the author has generalized positive lines and lacks of work of railway gendarmerie of WUPR in this sphere.

Key words: WUPR, soldiery operations of WUPR, railway gendarmeries of WUPR, control system by the railway gendarmerie of WUPR, function of railway gendarmerie of WUPR.

